AFFORDABILITY AND CHOICE TODAY (A•C•T) REGULATORY REFORM PROJECT

How Cape Breton Regional Municipality Streamlined Residential Building Plans Approvals by Improving the Quality of Plans Submitted for Review

Fire-Rescue and Building Services Department
of the
Cape Breton Regional Municipality, Nova Scotia

Prepared for:

Federation of Canadian Municipalities
Canadian Home Builders' Association
Canadian Housing and Renewal Association
Canada Mortgage and Housing Corporation

June 1998

Prepared by: **Word-Works Communications Services, Kanata, Ontario**

This case study was funded by Canada Mortgage and Housing Corporation but the views expressed are the personal views of the authors and the Corporation accepts no responsibility for them.

Additional copies of this report and case studies produced to date can be obtained free of charge from the **Canadian Housing and Information Centre, 700 Montreal Road, Ottawa, Ontario, K1A 0P7 Tel.: (613) 748-2367, Fax: (613) 748-2143, E-mail: chic@cmhc-schl.gc.ca**

The case studies and other program information can be viewed on the FCM's Internet site at **www.fcm.ca.**

FOREWORD

The project documented in this case study received funding assistance under the Affordability and Choice Today (A•C•T) Program managed by the Federation of Canadian Municipalities, the Canadian Home Builders' Association and the Canadian Housing and Renewal Association, together with the funding agency, Canada Mortgage and Housing Corporation. The A•C•T Program is administered by the Federation of Canadian Municipalities.

A•C•T, which was launched in January 1990, was designed to foster changes to planning and building regulations and residential development approval procedures in order to improve housing affordability, choice and quality.

Through A•C•T, grants are awarded to municipalities, private and non-profit builders and developers, planners and architects to undertake innovative regulatory reform initiatives in municipalities across Canada. Three types of projects are awarded grants under the A•C•T Program: Demonstration Projects, Streamlined Approval Projects, and Case Studies (of existing initiatives).

- *Demonstration Projects* involve the construction of innovative housing that demonstrates how modifications to planning and construction regulations can improve affordability, choice and quality.

- *Streamlined Approval Process Projects* involve the development of a method or an approach that reduces the time and effort needed to obtain approvals for housing projects.

- *Case Study* grants are awarded for the documentation of existing regulatory reform initiatives.

Change and innovation require the participation of all the players in the housing sector. A•C•T provides a unique opportunity for groups at the local level to work together to identify housing concerns, reach a consensus on potential solutions and implement action. Consequently, a key component of A•C•T sponsored projects is the participation and cooperation of various players in the housing sector in all phases of each project, from development to realization.

All projects awarded a grant under the A•C•T Program are documented as case studies in order to share information on the initiatives and the benefits of regulatory reform with other Canadian communities. Each case study discusses the regulatory reform initiative, its goals and the lessons learned. Where appropriate, the cost savings resulting from modifications in various planning, development and construction regulations are calculated and reported.

TABLE OF CONTENTS

PROJECT OVERVIEW i

1.0 PROJECT DESCRIPTION 1

1. 1 Objectives 1

1. 2 Strategy 2

1.3 Pilot Project 4

1.4 Full Implementation 5

2.0 BACKGROUND 7

2.1 The Issue 7

3.0 COMMUNITY SUPPORT AND KEY PLAYERS 8

4.0 REGULATORY REFORM INITIATIVES AND IMPACT ON HOUSING COST, CHOICE AND QUALITY 9

4.1 Cost 9

4.2 Quality 9

4.3 Reform Benefits 9

4.4 Knowledge Transfer 10

APPENDIX A Building Code and Compliance Checklist 11

APPENDIX B Certificate Issued to Course Graduates 13

APPENDIX C "Code-qualified" Non-structural Repair Form 14

PROJECT OVERVIEW

Cape Breton Regional Municipality took a different approach to streamlining its residential building permit approval process. Where others focussed on relaxing standards or reorganizing their bureaucracy for greater efficiency, Cape Breton put its emphasis on the front-end of the system. It decided to improve the quality of the plans coming in for review.

The Region believed that if plans could be drawn up that were consistently compliant with the building code, then the plans examination process could be less detailed and therefore faster.

Prior to streamlining it took, on average, about 14 days to complete the approval process for Cape Breton urban area projects. If reviewers spotted problems, the time might stretch to a month or longer. A protracted process consumes excessive municipal staff time, has the potential to cause economic loss to builders and can generate hard feelings between builders and municipal staff.

The solution adopted by the Region was a training program to teach home builders and their designers how to complete and submit plans that are consistently code correct. Graduates of the course would be certified as "code-qualified" and plans submitted by them would require only a low-level review, meaning they could clear the system faster. For all practical purposes, their plans would arrive pre-approved.

The project got underway in the spring of 1996 when the Region set up two committees:

- a technical committee, composed solely of industry representatives, to develop the training curriculum,
- a procedural committee, composed of both industry and municipal representatives, to implement the program in the workplace.

The training program is run by the Building Inspectors' Association of Nova Scotia. The course adapts the building inspectors' training program to the purpose of teaching people how to produce code-compliant building plans.

The Region's permit processing system was overhauled to accommodate plans submitted by course graduates. Its main feature is fast-track processing. Plans from "code-qualified" individuals are spot checked against key compliance criteria rather than examined in detail. "Code-qualified" individuals also get a discount on their permit fee—recognition that their plan reviews consume less administration time—and the privilege of being invoiced for permit fees rather than paying at the time of application.

Cape Breton conducted a trial run of its program in 1996 and began full implementation in the 1997 building season. The Region's average processing time for applications from "code-qualified" applicants has dropped to six days compared to an average of 14 days for the non-certified.

The Cape Breton experience can be easily duplicated in other municipalities since all municipal building departments basically do the same things. Other municipalities could expect to reap the same benefits as Cape Breton. Staff would spend less time reviewing building plans and handling permit fee payments at a counter, so they would be free to do other work. The work environment for inspectors would improve because there would be fewer conflicts with builders over code violations.

There are also benefits for builders. They pay less to have their plans reviewed and significantly reduce the possibility of having to make expensive job-site corrections when inspectors spot code violations during construction. They can also use their "code-qualified" status for marketing purposes. It signals consumers that this builder is a professional striving to produce a quality product.

1.0 Project Description

The Cape Breton Regional Municipality (CBRM) is not the first jurisdiction to streamline its residential building permit application process. What makes this East Coast undertaking notable is the Region's innovative approach.

In recent years, many municipalities have sped up their building permit application process by introducing organizational efficiencies, by relaxing plan review criteria and by writing greater flexibility into building bylaws. CBRM focussed on the front end of the process—the quality of the plans coming in for review. It is the detailed examination of plans to ensure building code compliance that accounts for most of the time taken up by the typical building permit approval process. If you reduce the need for such intense scrutiny, you can save time and get approvals out faster.

This hypothesis was the launch point for CBRM's pre-approved residential building plans project. Municipal officials reasoned that builders and their designers, trained to draw up plans that consistently meet code requirements, would encounter fewer problems of the type that bog down the approval process. In fact, the Region felt this idea could do much more than merely help applicants avoid trouble, It could be the mechanism for fast-tracking applications from qualified individuals to achieve some truly dramatic time-savings. Perhaps the Region could turn around applications in two or three days instead of 14 days.

The Region's strategy was to develop and deliver a course in code compliant design. Graduates of the course would be certified as code-qualified and plans submitted by them would require only a low-level review, meaning they could clear the system faster. For all practical purposes, their plans would arrive pre-approved.

The idea had obvious attractions for both builders and regional officials.

- Fast approvals are important in an area that has a relatively short building season. If construction cannot be completed in good weather, builders face added costs.
- There is also a goodwill factor. Any measure that helps avoid disputes and hard feelings between officials and builders is desirable for the harmonious business life of a tightly-knit community such as Cape Breton.
- From an operational viewpoint, CBRM concluded that the less time its staff spent on detailed plan reviews, the better. Staff could be freed for the many additional tasks landing in the Region's lap as a result of senior government downloading.

1.1 Objectives

The A•C•T funded CBRM project, that got underway in the spring of 1996, began with two main goals:

- reduce the time frame for building permit issuance,
- increase the knowledge of builders and designers regarding building code compliance.

Regional officials realized the training course was their key to success. It would teach builders and designers how to make their plans meet the requirements of the local building code. Presumably, if plans arriving for review were code correct, they could be fast-tracked and the objective of lopping time off the review process could be attained. Therefore, setting up the course and devising administrative procedures to handle code-compliant plans, became the centrepiece of the program.

1.2 Strategy

Municipal officials knew success hinged on bringing industry representatives into the design and implementation of the program right from the outset. Accordingly, they set up two committees:

- a technical committee, composed solely of industry representatives, to develop the training curriculum,
- a procedural committee, composed of both industry and municipal representatives, etc, implement the program in the workplace.

Technical Committee—For about eight weeks, members met regularly to discuss the skills needed for "code-qualified" designation, how to teach those skills and how to test student knowledge to see if they qualified for certification. The committee decided training should be offered through the Building Inspectors' Association of Nova Scotia. The association enjoys a province-wide reputation for the delivery of quality training to, building inspectors. The committee felt this popularity would give the course instant credibility in the home construction business.

The committee relied on the expertise of the inspectors' association to develop course content. The training manual that eventually emerged adapted large portions of the building inspectors' training program to the purpose of the program.[1] Material related to proper construction techniques such as foundations, framing, roofs, elevations, floor plans, section detail, exteriors, insulation, vapour barriers and ventilation came straight from the inspectors' manual. The committee deleted material extraneous to drawing up proper house plans and added a module dealing with the Region's zoning and land-use regulations.

The length of the course is 30 hours and the registration fee is $350, payable to the building inspectors' association. In addition, participants must own the most recent version of the National Building Code. To be awarded the "code-qualified" designation, a participant must pass the exam with a minimum mark of 70 per cent.

Procedure Committee—Assigned to make the program work administratively, the procedure committee recommended that when people attained "code-qualified" status, they should be registered into the municipality's automated permit system. The system captures essential data about the person and issues them with individual licence numbers. Each person also gets a special rubber stamp bearing that number.

---

[1] Copies of the Cape Breton training manual, *National Building Code: Houses and Small Buildings for Plans Examiners and Designers*, prepared by the Building Inspectors' Association of Nova Scotia can obtained on loan from the **Canadian Housing Information Centre, 700 Montreal Road, Ottawa ON KIA OP7, Tel: (613) 748-2367, Fax: (613) 748-4069, TTY (613) 748-2143.**

When they submit plans for review, "code-qualified" applicants would use the stamp to identify their plans. Municipal officials could then use the number to call up the basic data required on the computerized application form. This procedure would mean faster service for "code-qualified" applicants because the need to key in the basic data each time would be eliminated.

Imprint of special stamp used to identify plans from "code-qualified" applicants.

The committee also believed licenced applicants should have the privilege of being invoiced for the fee, which non-licenced individuals must pay on the spot. They should also be charged less in recognition of the fact that it takes municipal plans examiners less time to review drawings from "code-qualified" applicants.

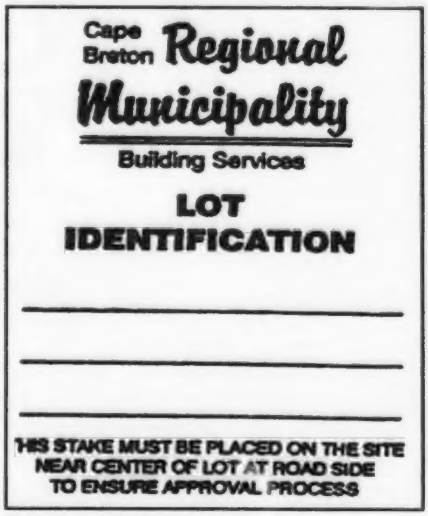
The CBRM department directly responsible for administering the pre-approved building plans program would be Building Services where the plans examiners work. They are, however, not the only officials involved in the permit approval process. The committee also looked at how it might speed up the work of the other municipal departments and the provincial agencies involved. These include:

- the regional building inspector and development (zoning) office,
- the municipal engineer (water, sewers, streets),
- the provincial environment department (on-site sewage disposal),
- the provincial transportation department (rural provincial road access).

The committee believed it would be best if applicants themselves obtained sign-offs from these agencies prior to submitting their plans to building services for examination. Otherwise, it would be up to the plans examiners to circulate the drawings to these other departments and agencies and that would lengthen processing time.

In discussions with provincial transportation officials, the committee learned that departmental approvals for access to provincial roads could be obtained more quickly if it was easier for departmental inspectors to find the property in question. With that in mind, the committee decided that 94 "code-qualified" applicants would be issued roadside stakes, bearing identification stickers, that they can plant in the ground to pinpoint the property for transportation inspectors.

Discussions with the provincial environment department were less productive. Officials there informed the committee that departmental policy is first-come, first served and they could not put "code-qualified" applications at the front of the line. Since the committee had no power to change departmental policy, the best it could do was suggest builders and designers get environmental inspectors involved as


Cape Breton Regional Municipality
Building Services
LOT IDENTIFICATION
THIS STAKE MUST BE PLACED ON THE SITE NEAR CENTER OF LOT AT ROAD SIDE TO ENSURE APPROVAL PROCESS

Sample roadside stake sticker.

early in the design process as possible so they can do their work while plans are being drawn.

Finally, the committee devised the fast-track, checklist process for examiners to use when they review plans from "code-qualified" applicants. Under the proposed system, plans would be approved if they were compliant with all 16 points on the checklist.[2] If mistakes were found, the plan would undergo a more thorough review. Licenced applicants who continued to make mistakes would find their plans undergoing the same detailed reviews non-licenced applicants experience. Eventually, if mistakes continued, the "code-qualified" designation would be revoked.

The committee also recommended that plans bearing the "code-qualified" designation should go to the head of the line for priority treatment. They reasoned that plans from "code-qualified" applicants demand less review time so staff can process more of them in a day—a boost in productivity.

The committee saw the fee reduction, invoicing privileges and priority treatment as benefits that would encourage builders, and others submitting plans to acquire the "code-qualified" certification.

1.3 Pilot Project

CBRM conducted a trial run of its program in 1996 and began full implementation in the 1997 building season.

For the trial run, the Region recruited course candidates from the local building industry by direct mail and, as an inducement for people to participate, waived the $350 registration fee. The method worked. Of the 25 people contacted by letter, 14 registered for training. A meeting room in a local hotel served as the inaugural classroom with instruction delivered by Rick Fraser, CBRM Manager of Building Services. In addition to serving as coordinator of the entire project, Mr. Fraser is a provincially-certified trainer. The 30 hours of instruction and two-hour exam required four eight-hour days.

Of the 14 candidates who wrote the exam, nine passed with the requisite 70 per cent mark or better. Each unsuccessful candidate was given the opportunity to rewrite the exam; one did so and succeeded. In the end, the pilot course produced 10 "code-qualified" individuals.

Each of the 10 received certificates[3] from the Building Inspectors' Association of Nova Scotia on Aug. 13, 1996 and a stamp to affix to their plans and roadside stakes and markers. Their names were entered into the CBRM Building Services automated permit system and they were assigned a licence number. They were also eligible for a fee reduction of $30—the plans examination component—of the typical $250 home building permit application charge.

The next step in the trial run was to track results. The Region wanted te, compare the processing time needed for code-qualified applicants to the time required for regular applicants. Staff were told to examine plans submitted by qualified applicants using the 16-point checklist.

Results—Up to Dec. 31, 1996, the Region received eight applications from "code-qualified" individuals. These were reviewed by the plans examiners in the building services and by the zoning and engineering departments.

[2] See checklist in Appendix A

[3] Certificate reproduced in Appendix B

In plans examination, the average time for approvals was nine days—a 35 per cent reduction in processing time compared to regular applications. In zoning, the average time was 13.5 days. This figure was skewed, however, by one set of plans that required a minor variance that took 45 days to resolve. When that plan was excluded from the mix, zoning's average was also nine days - another 35 per cent reduction.

In engineering, it was a different story. Processing time there actually increased from an average of 14 to 14.5 days. Amalgamation was blamed for this outcome. The department was still involved in organizing eight public works departments into one and had undergone two moves in a short period of time. Everyone felt confident engineering could do better when life returned to normal.

Conclusion—The Region's target was to approve "code-qualified" applications in five to six days. While trial run results showed real time savings were achieved, this target was missed. Mr. Fraser was not discouraged, though. He felt the target would be achieved when the program went into full operation in 1997.

"Engineering needed time to settle down and the pilot project helped the rest of us get the kinks out of the system. It also made us familiar with the requirements of handling "code-qualified" applications," he said.

1.4 Full Implementation

Since full implementation got underway in April, 1997, the Region has not run any additional courses. It has, instead, focussed on refining the system and results have improved. The average processing time for code-correct applications has dropped to six days compared to an average of 14 days for the non-certified. As expected, the engineering department made dramatic improvements and cut its average processing time in half.

In rural areas, where road access and sewer approvals are under provincial jurisdiction, the provincial transportation department did improve its response time—a result of using roadside stakes to identify properties and a new departmental emphasis on customer service. The transport department now turns applications around in an average of seven days, down from 12. The environmental inspectors, experiencing organizational upheaval as they moved from the jurisdiction of the health department to agriculture, actually lost ground; their processing time went from 13 to 15 days.[4]

The original notion of having "code-qualified" applicants obtain approvals directly from zoning, engineering and the provincial agencies before submitting their plans for examination never really got off the ground. Builders and designers said it would take significant amounts of their own time to pursue these approvals and their clients were not willing to pay them for this time. So they saw no point in doing it. Most are still handling this requirement the traditional way by letting Regional Building Services staff circulate plans to these approval authorities. At the end of the day, the reluctance of applicants to obtain these approvals means building services does not expect to realize its ultimate dream of routinely turning "code-qualified" applications around in two to three days.

In spite of this glitch, the Region judges the program a success. Regional officials are able to process "code-qualified" applications faster

[4] The provincial agencies are not part of the code-qualification program so their processing times apply equally to code-certified and non-certified applicants.

than others and implemented the invoicing process recommended by the procedure committee and have lowered application fees for certified applicants.

The Region also permits "code-qualified" applicants to begin work. without prior approval on jobs involving non-structural repairs valued at $15,000 or less. Repairs of this type do not alter the structure of the building in any way—window replacements and new roofs are common examples.

Certified applicants use a special permit application for these jobs, which they can phone or fax to the Region's Building Services office. They are invoiced for the fee on a monthly basis. The application form used by "code-qualified" individuals for non-structural repairs is one page long.[5] In contrast, the computerized form for non-certified applicants fills six computer screens.

[5] Reproduced in Appendix C

2.0 BACKGROUND

Cape Breton Regional Municipality came into being in 1995 when eight municipalities were amalgamated by the province. Where there had been eight separate municipal building permit approval authorities, each with distinctive procedural wrinkles1 and turnaround times, there was now one.

2.1 The Issue

A building permit approval process protects the community by ensuring that construction adheres to prescribed standards for material quality and building techniques. The residential plans examination process is the centre-piece of the approval process. It gives trained inspectors the opportunity to review the plans and spot potential code violations before construction begins. Every detail of a plan must be examined to ensure building code and land-use compliance.

Prior to the amalgamation, area builders complained about lengthy approval times that sometimes created economic hardship for them and relationships with permit approval authorities that occasionally veered to antagonism. The municipal merger made it necessary to create a single building permit approval authority. It also provided an opportunity to address these chronic problems.

CBRM Fast Facts

Amalgamated:
- Sydney
- Glace Bay
- North Sydney
- Sydney Mines
- New Waterford
- Dominion
- Louisbourg
- County of Cape Breton

Area: 2,384 sq km
Population: 130,000
Construction: Mostly residential

Training builders and designers to submit plans that were consistently compliant with building code requirements was the priority objective. The examination of plans in technical detail to verify compliance consumes most of the time in the approval process so that is where Regional officials hoped to gain their most dramatic time reductions.

Compliance with land-use regulations and zoning bylaws was another concern for them. Plans that did not properly address issues such as set-backs and lot lines, driveway locations, and distances from watercourses could stall in the approval process, wiping out gains achieved through better building code compliance. For this reason, the course also included direction on how to meet zoning and land-use regulations.

3.0 Community Support and Key Players

As described earlier, the work of establishing a training course and integrating code-certification into the municipal permit approval machinery was the job of two committees working in tandem. The members of those committees were appointed from a list of individuals who had responded to a general mail-out to 150 persons and businesses active in the Cape Breton building industry. The letter described the Region's intentions and asked recipients if they wanted to help build the new, streamlined system.

The development of training program content was the responsibility of the technical committee formed by representatives of the following groups:

- the Building Inspectors' Association of Nova Scotia,
- the Canadian Home Builders' Association of Cape Breton,
- independent builders from the community,
- local residential designers,
- the Cape Breton Regional Municipality.

A procedural committee took on the task of making the administrative changes to the permit approval process required for fast-tracking code-correct applications. Its members included representatives from:

- the building services department, Cape Breton Regional Municipality,
- the finance department, Cape Breton Regional Municipality,
- three appointees from the technical committee.

Rick Fraser, CBRM building services manager said: *"What I see as the most significant aspect of this project is the team approach to regulation. Many times in the past builders and inspectors were on opposite sides of the fence and often in conflict. On this project, both sides worked together and found ways to meet the needs of everyone involved."*

4.0 Regulatory Reform Initiatives and Impact on Housing Cost, Choice and Quality

4.1 Cost

It is hard to determine what impact, if any, the CBRM reforms have on housing cons. There are too many other significant variables that factor into the equation. The reforms have, however, lowered costs to builders both directly and indirectly. With lower input costs, there is an opportunity for builders to pass these on to consumers thereby improving the affordability of housing.

- Direct cost reduction: "Code-qualified" permit applicants get a $30 discount on their permit application fee.
- Indirect cost impacts: Reduced approval times help builders get their products to market faster which, in turn, can lower their financing charges. "Code-qualified" builders are also less likely to commit the sort of job-site code violations that are expensive to fix.

  Correct plans also permit more accurate estimates of material requirements and costs, thereby helping builders keep their projects on budget.

4.2 Quality

Mr. Fraser cites anecdotal evidence to support his conclusion that the reforms have had a positive impact on the quality of house construction in the region.

"Our inspectors are reporting that builders who are "code-qualified" are doing better work. Compliance has improved and the inspectors are issuing fewer correction notices," he said.

4.3 Reform Benefits

The CBRM experience brought benefits that could induce other municipalities to embark on similar reforms.

1. It frees staff to do other work. Pre-approved residential building plans reduce the amount of time staff must spend assessing permit applications. "Code-qualified" applicants can be invoiced so staff spend less time at the counter handling cash and cheques.
2. The work. environment is improved. Because the pre-approval process is the joint creation of both industry and officials, trust and mutual respect is enhanced.

For builders, being "code-certified" has marketing advantages. The fact they are "code-qualified" speaks well of their professionalism and signals consumers that they are committed to delivering a quality product.

4.4 Knowledge Transfer

The Cape Breton Pre-Approved Residential Building Plans program can be easily adapted by any other municipality in Canada.

"We all basically work the same," said Mr. Fraser. *"We receive plans, we review them and we approve them or send them back for corrections. So the benefits we have realized from our program can be duplicated elsewhere."*

Appendix A

Building Code and Land Use Compliance checklist For Pre-Approved Residential Building Plans

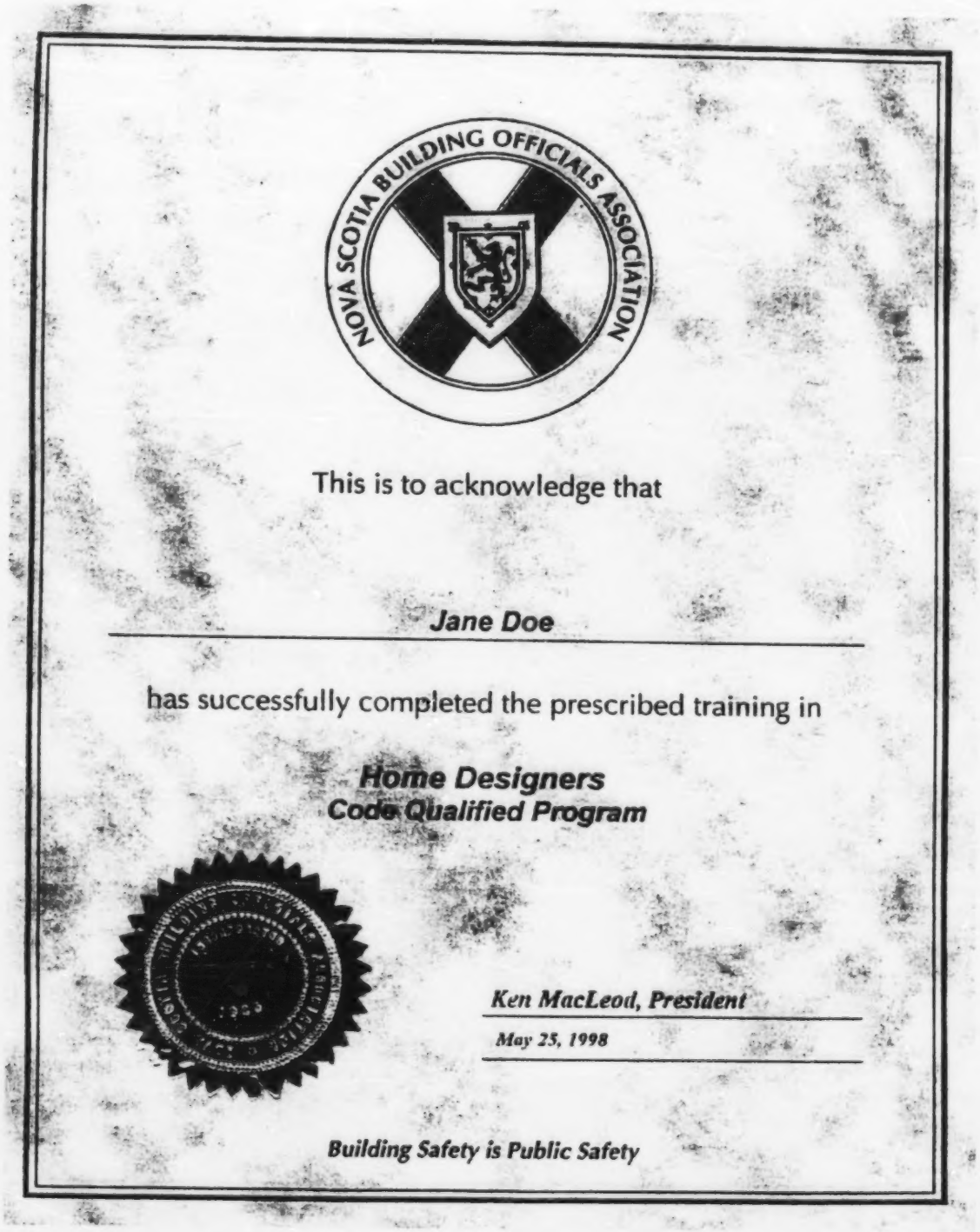
Note: This is the 16-point checklist used by plans examiners to review plans submitted by "code-qualified" builders and designers.

	ACCEPTED	
	Yes	No
1. Bedroom windows shall provide an unobstructed opening of not less than 15" in height and width and 3.8 sq. ft. in area (9.7.1.3)	☐	☐
2. Head room required for stairs located within dwelling units shall be not less than 6'4', and 6'T' for all other stairs (9.8.3.4). Handrails required for interior stairs with more than two (2) risers, or exterior stairs having more than three (3) risers. Handrails on stairs and ramps shall be not less than 32" and more than 36" (9.8.7.1).	☐	☐
3. Mechanical ventilation required for every dwelling unit must be capable of providing 1/3 air change per hour (9.32.3.1).	☐	☐
4. Electric smoke detectors required for every dwelling unit, located adjacent to bedrooms. Where more than one smoke detector is required, they shall be interconnected (9.10.18) (1), (2) & (4).	☐	☐
5. a) Required ventilation for every roof space or attic shall be 1 sq. ft. of unobstructed vent area for every 300 sq. ft. of ceiling area (9. 19. 1. 1).	☐	☐
b) Low slope roof or roofs constructed of roof joists require a minimum ventilation of 1 sq. ft. of unobstructed vent for every 500 sq. ft. of ceiling area (9.19.1.2).	☐	☐
6. Every attic space is required to have an access hatch with minimum size of 22" X 28" (9.19.2.1).	☐	☐
7. Floor joists supporting roof load shall not be cantilevered more than 16" beyond their support when 2" X 8" joists are used and not more than 24" when 2" X 10" joists are used (9.23.9.9).	☐	☐
8. Step footings shall conform to 9.15.3.8, maximum rise 24", minimum run 24".	☐	☐
9. Floor joist size, spacing and span.	☐	☐
10. Beams, bearing walls, lintels.	☐	☐

	ACCEPTED	
	Yes	No
11. Zoning confirmed as _____	☐	☐
12. Lot area and frontage	☐	☐
13. Front yard _____ Rear yard _____	☐	☐
Side yard _____ Flanking _____		
14. Daylight triangle.	☐	☐
15. Driveway location.	☐	☐
16. Maximum floor area _____	☐	☐

APPENDIX B

Reproduction of the certificate issued to builders and designers who successfully complete the code qualification course



APPENDIX C

Reproduction of the one-page form "code-qualified" applicants use for non-structural repairs

CBRM *A Community of Communities* *Fire-Rescue & Building Services*

Cape Breton Regional Municipality

PH: 563-5090 320 Esplanade, Sydney, NS B1P 7B9 FAX: 539-9419

Non-Structural Building Permit

Permit Fee $20.00

For Office Use Only

OWNER INFORMATION:
Owner's Name:_____
Mailing Address:_____ Civic #:_____
Postal Code:_____ Phone:_____

CONTRACTOR/APPLICANT INFORMATION: (If Applicable)
Name:_____
Mailing Address:_____ Civic #:_____
Postal Code:_____ Phone:_____

Description of Work:_____

Civic Address of Work:_____

Community:_____ PID #:_____

Electoral District #:_____ Estimated Value of Work:_____ CSC Rep: _____

Building Type Code:
- ☐ AG – Agricultural
- ☐ AP – Apartment
- ☐ CC – Community Centre
- ☐ CH – Church
- ☐ CO – Commercial
- ☐ DU – Duplex
- ☐ FE – Fence
- ☐ GA – Garage
- ☐ IN – Institutional
- ☐ MH – Mobile Home
- ☐ SD – Semi-Detached
- ☐ SF – Single Family
- ☐ WH – Warehouse

Your Building Inspector is:

	Office Phone	Cell Phone
☐ Roy Annesty	563-5171	563-6836
☐ Alex Arsenault	563-5173	563-6846
☐ Brendon McQuaid	563-5170	563-6851
☐ Donnie Richardson	563-5154	565-0996
☐ Mike MacDonald	563-5159	563-6847
☐ Blaise Poirier	563-5174	563-6852

Fee Paid
Receipt #:_____

Be advised, this permit has been issued for non-structural repairs only. Any work carried out beyond this will require additional permits. For the purpose of this permit, non-structural work shall not exceed $15,000.00. This permit is conditional and may be cancelled should any information submitted be found to be false.

NOTE: I HEREBY STATE THE ABOVE INFORMATION SUBMITTED BY THE UNDERSIGNED TO BE TRUE AND CORRECT.

Signature of Applicant _____ Date _____ Approved

White: Office Yellow: CSC Pink: Applicant (Post at Site)

ABORDABILITÉ ET CHOIX TOUJOURS (ACT)
PROJET DE RÉFORME DE LA REGLEMENTATION

Comment la Municipalité régionale du Cap-Breton a rationalisé l'approbation des plans de construction résidentielle en améliorant la qualité des plans présentés pour fins d'examen

Service des incendies et du bâtiment
de la
Municipalité régionale du Cap-Breton, Nouvelle-Écosse

À l'intention de :

Fédération canadienne des municipalités
Association canadienne des constructeurs d'habitation
Association canadienne d'habitation et de rénovation urbaine
Société canadienne d'hypothèques et de logement

Juin 1998

Par : **Word-Works Communications Services, Kanata (Ontario)**

Cette étude de cas a été financée par la Société canadienne d'hypothèques et de logement, mais les opinions exprimées sont celles des auteurs et la Société n'en assume aucune responsibilité.

On peut obtenir sans frais des copies du présent rapport et des autres études de cas produites jusqu'à présent en s'adressant au : **Centre canadien de documentation sur l'habitation, 700, chemin de Montréal, Ottawa (Ontario) K1A 0P7, n° de tél. : (613) 748-2367, n° de télécopieur : (613)748-2143, courriel : chic@cmhc-schl.gc.ca**

On peut consulter les études de cas et d'autres renseignements sur les programmes sur le site Internet de la FCM à l'adresse suivante : **www.fcm.ca**

AVANT-PROPOS

Le projet décrit dans cette étude de cas est financé dans le cadre du programme « Abordabilité et choix toujours (ACT) ». Le programme ACT est une initiative collective, gérée par la Fédération canadienne des municipalités, l'Association canadienne des constructeurs d'habitations et l'Association canadienne d'habitation et de rénovation urbaine, en collaboration avec l'organisme de financement, la Société canadienne d'hypothèques et de logement. L'ACT est administré par la Fédération canadienne des municipalités.

Lancé en janvrier l990, le programme ACT a pour but de promouvoir des changements aux règlements de planification et de construction et des modifications aux procédures d'approbation des projets de construction résidentielle, en vue d'améliorer l'abordabillité, le choix et la qualité du logement.

Dans le cadre d'ACT, des subventions sont attribuées aux constructeur et promoteurs, avec ou sans but lucratif, ainsi qu'aux municipalités, urbanistes et architectes pour entreprendre des initiatives novatrices de réforme de la réglementation au sein des municipalités partout au Canada. Trois types de projets peuvent être subventionnés dans le cadre d'ACT : projets de démonstration, projets de simplification des processus d'approbation et études de cas (d'initiatives en cours).

- *Les projets de démonstration*, qui portent sur la construction de logements novateurs, montrent de quelle manière certaines modifications aux règlements de planification et de construction peuvent améliorer l'abordabilité, le choix et la qualité.
- *Les projets de simplification de processus d'approbation* comprennent l'élaboration d'une méthode ou d'une démarche qui réduit le temps et l'effort nécessaires à l'approbation des projets de logement.
- *Les projets d'études de cas* permettent de décrire des initiatives en cours visant à réformer la réglementation.

La modification et l'innovation requièrent la participation de tous les intervenants dans le secteur du logement. Le programme ACT fournit aux groupes actifs au niveau local une occasion unique de travailler ensemble à déterminer les questions de l'heure en matière de logement, à obtenir un concensus pour les solutions potentielles et à mettre en œuvre ces solutions. Par conséquent, un élément clé des projets subventionnés dans le cadre d'ACT est la participation et la coopération des différents intervenants dans le secteur du logement, à toutes les phases des projets, depuis la conception jusqu'à la réalisation.

Une étude de cas est produite pour chaque projet subventionné dans le cadre d'ACT afin de faire partager à d'autres collectivités canadiennes l'information sur les initiatives et les bénéfices de la réforme des processus de réglementation. Chaque étude de cas traite de l'initiative de réforme des processus de réglementation, de ses buts et des leçons tirées et, s'il y a lieu, des économies résultant des changements apportés à certains règlements de planification, de promotion immobilière et de construction.

TABLES DES MATIÈRES

APERÇU DU PROJET ..... *i*

1.0 DESCRIPTION DU PROJET 1

1.1 Objectifs 1

1.2 Stratégie 2

1.3 Projet-pilote 4

1.4 Implantation complète 5

2.0 GENÈSE 7

2.1 L'enjeu 7

3.0 APPUI COMMUNAUTAIRE ET INTERVENANTS CLÉS 8

4.0 INITIATIVES RELATIVES À LA RÉFORME DE LA RÉGLEMENTATION ET INCIDENCE SUR LE COÛT, LE CHOIX ET LA QUALITÉ DU LOGEMENT 9

4.1 Coût 9

4.2 Qualité 9

4.3 Avantages des réformes 9

4.4 Transfert des connaissances 10

ANNEXE A Liste de contrôle — Conformité avec le Code du bâtiment 11

ANNEXE B Certificat remis aux diplômés 13

ANNEXE C Formulaire destiné aux requérants certifiés pour réparations non structurales 14

APERÇU DU PROJET

La Municipalité régionale du Cap-Breton a adopté une manière inusitée de rationaliser sa procédure d'approbation des permis de construction résidentielle. Alors que d'autres ont mis l'accent sur le relâchement des normes ou la réorganisation de l'effectif pour obtenir une plus grande efficacité, le Cap-Breton s'est concentré sur l'étape initiale du système. Elle a résolu d'améliorer la qualité des plans qu'elle est appelée à examiner.

La Région estimait que si les plans étaient dessinés de manière à toujours être conformes au Code du bâtiment, il en résulterait un examen moins détaillé, donc plus rapide, des plans.

Préalablement à la rationalisation, on mettait quelque 14 jours en moyenne à exécuter toute la procédure d'approbation des projets du secteur urbain du Cap-Breton. Si les examinateurs tombaient sur un problème, le délai pouvait s'étirer jusqu'à un mois ou plus. Un processus qui traîne en longueur accapare les fonctionnaires municipaux, peut causer des pertes financières aux constructeurs et risque de provoquer du ressentiment entre le secteur de la construction et le personnel municipal.

La solution retenue par la Région était un programme de formation pour enseigner aux constructeurs et concepteurs comment exécuter et remettre des plans uniformément conformes au Code. Les diplômés peuvent être certifiés et leurs plans n'exigent qu'un examen sommaire et peuvent être traités plus rapidement. À toutes fins pratiques, leurs plans arrivent déjà approuvés.

Le projet a débuté au printemps de 1996 par la création de deux comités par la Région :

- un comité technique composé uniquement de représentants de l'industrie, pour élaborer un programme de formation.
- un comité procédural, composé de représentants de l'industrie et de la municipalité, pour implanter le programme dans le milieu de travail.

Le programme de formation est offert par la Building Inspectors' Association of Nova Scotia. Le cours est une adaptation du cours de formation des inspecteurs de bâtiments et enseigne la manière de produire des plans conformes au Code.

Le traitement des permis par la Région a été remanié pour accommoder les plans remis par les diplômés du cours. Il présente l'avantage d'accélérer la procédure. Les plans reçus des personnes certifiées sont vérifiés au hasard en regard des critères clés de conformité, au lieu d'être passés au peigne fin. En outre, les personnes certifiées ont droit à un rabais sur les frais de permis — confirmant que l'examen de leurs plans exige moins de temps sur le plan administratif — et au privilège d'être facturés pour les frais de permis plutôt que de payer au moment de la demande.

Le Cap-Breton a procédé à un essai en 1996, puis l'a mis en œuvre pour la saison de construction de 1997. Le délai moyen de traitement des demandes de requérants certifiés est passé de 14 jours pour les requérants ordinaires à 6 jours pour ceux qui sont qualifiés à l'avance.

D'autres municipalités peuvent aisément reprendre l'expérience du Cap-Breton, car tous les services municipaux du bâtiment font essentiellement la même chose. Elles pourraient donc s'attendre à en récolter les mêmes avantages. Le personnel pourrait consacrer moins de temps à l'examen des plans de construction et à s'occuper des paiements de permis au comptoir, ce qui les libérerait pour faire d'autres travaux. Le milieu de travail des inspecteurs serait d'autant plus agréable qu'il y aurait moins de disputes avec les constructeurs au sujet des infractions au Code.

Il y a aussi des avantages pour les constructeurs. Il leur en coûte moins cher pour l'examen de leurs plans et les possibilités de corrections coûteuses sur le chantier sont diminuées considérablement, advenant que les inspecteurs décèlent des infractions au Code durant les travaux. Ils peuvent aussi mettre en valeur leur certification pour la mise en marché, en se présentant comme des professionnels désireux d'offrir un produit de qualité.

1.0 DESCRIPTION DU PROJET

La Municipalité régionale du Cap-Breton (MRCB) n'est pas la première administration à rationaliser sa procédure d'approbation des permis de construction résidentielle. C'est son approche novatrice qui distingue des autres cette initiative de la côte Est.

Ces dernières années, un grand nombre de municipalités ont allégé la procédure d'approbation des permis de construction par l'introduction d'une plus grande efficacité organisationnelle, le relâchement des critères d'examen des plans ou encore une plus grande marge de manœuvre dans les règlements municipaux. La MRCB a commencé par le début, c'est-à-dire la qualité des plans devant être examinés. L'examen détaillé des plans pour en vérifier la conformité avec le Code prend le plus gros du temps normalement consacré à cet examen. Si cette vérification minutieuse devient moins nécessaire, vous pouvez épargner du temps et délivrer les permis plus rapidement.

C'était la prémisse pour le lancement du projet d'approbation des permis de construction résidentielle par anticipation de la MRCB. Les fonctionnaires municipaux estimaient que les constructeurs et leurs concepteurs, une fois formés pour dessiner des plans toujours conformes au Code, seraient confrontés à moins de problèmes qui ralentissent la procédure d'approbation. En fait, la Région était d'avis que cette idée n'aiderait pas simplement les requérants à prévenir les problèmes. Par surcroît, ce pourrait être un mécanisme pour accélérer le traitement des demandes de requérants certifiés et ainsi réaliser des économies de temps très importantes. La Région pourrait peut-être traiter les demandes en deux ou trois jours au lieu de quatorze.

La stratégie de la Région était d'élaborer et d'offrir un cours sur la conception conforme au Code. Les diplômés du cours seraient certifiés et leurs plans ne requerraient qu'un examen sommaire et seraient approuvés plus rapidement. À toutes fins pratiques, leurs plans seraient approuvés à l'avance.

Cette idée présentait des avantages évidents tant pour le constructeur que pour les fonctionnaires régionaux.

- Une approbation rapide est importante dans une région où la saison de construction n'est pas très longue. Si les travaux ne peuvent être exécutés lorsque le temps est clément, le constructeur fait face à des dépenses supplémentaires.
- La bonne entente est aussi un enjeu. Toute mesure qui aide à prévenir les disputes et les ressentiments entre fonctionnaires et constructeurs est souhaitable pour assurer l'harmonie dans le secteur des affaires d'une collectivité unie comme le Cap-Breton.
- Sur le plan opérationnel, la MRCB a conclu que le personnel devrait consacrer le moins de temps possible à passer les plans au peigne fin. Il fallait en outre libérer des employés pour assumer les nombreuses fonctions supplémentaires qui leur avaient été dévolues par le gouvernement provincial.

1.1 Objectifs

Ce projet de la MRCB financé par ACT et mis en branle au printemps 1996, avait au départ deux grands objectifs :

- réduire le délai de délivrance des permis de construction;
- inculquer plus de connaissances aux constructeurs et concepteurs sur la conformité avec le Code du bâtiment.

Les représentants régionaux savaient que le cours de formation était la clé du succès. On enseignerait aux constructeurs et aux concepteurs comment respecter les exigences du Code du bâtiment local dans la préparation des plans. Vraisemblablement, si les plans reçus pour examen étaient déjà conformes au Code, leur approbation serait plus rapide et les économies de temps visées seraient réalisées. Ainsi, l'élément central du programme était l'organisation du cours et l'établissement de procédures administratives pour le traitement des plans déjà conformes.

1.2 Stratégie

Les représentants municipaux savaient que le succès reposait sur la participation dès le départ des représentants de l'industrie à la conception et à la mise en œuvre du programme. Ils ont donc mis sur pied deux comités :

- un comité technique composé uniquement de représentants de l'industrie, pour élaborer un programme de formation;
- un comité procédural, composé de représentants de l'industrie et de la municipalité, pour implanter le programme dans le milieu de travail.

Comité technique — Les membres se sont réunis régulièrement pendant huit semaines environ pour discuter des compétences nécessaires à la certification relative au Code, de la didactique et des examens que subiraient les participants. Le comité a décidé que la formation serait offerte sous les auspices de la Building Inspectors' Association of Nova Scotia. Comme l'association jouit d'une bonne réputation à l'échelle de la province en ce qui concerne la prestation de cours de qualité aux inspecteurs de bâtiments, le comité estimait que le cours serait accepté d'emblée par les constructeurs domiciliaires.

Le comité comptait sur les compétences spécialisées de l'association des inspecteurs pour mettre au point le contenu didactique. Le manuel de formation qui a été créé s'inspirait en majeure partie du programme de formation destiné aux inspecteurs de bâtiments.1 La matière relative aux bonnes techniques de construction pour notamment les fondations, l'ossature, le toit, les élévations, les plans d'étage, les détails de sections, l'extérieur, l'isolation thermique, le pare-vapeur et la ventilation a été puisée directement du manuel des inspecteurs. Le comité a supprimé les éléments superflus et ajouté un module portant sur le zonage et la réglementation régionale sur l'utilisation des terrains.

Le cours est d'une durée de 30 heures et les droits d'inscription sont de 350 $, payables à l'association d'inspecteurs de bâtiments. Les participants doivent posséder la version la plus récente du Code national du bâtiment. Pour être titulaire de l'accréditation, le participant doit obtenir une note d'au moins 70 % à l'examen.

Comité procédural — Chargé d'assurer la bonne marche du programme sur le plan administratif, le comité procédural a recommandé que les personnes ainsi certifiées soient inscrites au système automatisé de permis de la municipalité. Le système saisit les données signalétiques et

---

1 On peut emprunter des exemplaires du manuel de formation du Cap-Breton, *National Building Code: Houses and Small Buildings for Plans Examiners and Designers*, rédigé par la Building Inspectors Association of Nova Scotia, du Centre canadien de documentation sur l'habitation, 700, chemin de Montréal, Ottawa (Ontario) K1A 0P7, tél. : (613) 748-2367, téléc. : (613) 748-4069, ATME : (613) 748-2143

attribue un numéro de permis individuel. Chaque personne reçoit un tampon dont le timbre porte ce numéro.

Lorsqu'ils remettent leurs plans pour examen, les requérants certifiés y apposent le timbre. L'employé municipal utilise ce numéro pour faire imprimer les données signalétiques sur le formulaire de demande informatisé. Le service pour les requérants certifiés est plus rapide parce qu'il suffit de fournir les données de base une seule fois.

Timbre du tampon spécial utilisé pour identifier les plans remis par les requérants certifiés.

Le comité estimait en outre que les requérants certifiés devraient avoir le privilège d'être facturés pour les frais, par opposition aux non-titulaires de permis qui doivent payer sur place. Les frais des requérants certifiés devraient aussi être inférieurs à ceux des autres pour refléter le fait que les examinateurs municipaux mettent moins de temps à passer leurs plans en revue.

Le Service régional chargé directement de l'administration du programme serait le Service du bâtiment, où les examinateurs travaillent. Ces derniers ne sont pas les seuls à intervenir dans la procédure d'approbation des permis. Le comité s'est aussi penché sur la manière d'accélérer les étapes d'autres services municipaux et des organismes provinciaux en cause, à savoir :

- l'inspecteur des bâtiments et le bureau d'aménagement (zonage) régionaux;
- l'ingénieur municipal (eau, égouts, chaussées);
- le ministère provincial de l'Environnement (évacuation des déchets sur place);
- le ministère provincial des Transports (accès aux routes rurales provinciales).

Le comité était d'avis qu'il était préférable que les requérants obtiennent eux-mêmes les signatures de ces organismes avant de présenter leurs plans au Service du bâtiment pour fins d'examen. Autrement, il aurait incombé aux examinateurs de plans de faire circuler les dessins entre les divers services et organismes, ce qui allongerait les délais de traitement.

Dans les entretiens avec les fonctionnaires provinciaux des Transports, le comité a appris que l'accès aux routes provinciales serait autorisé plus rapidement s'il était plus facile pour les inspecteurs ministériels de localiser la propriété en question. Le comité a donc décidé que les requérants certifiés recevraient des piquets portant des autocollants d'identification qu'ils planteraient dans le sol pour jalonner la propriété aux fins de l'inspection provinciale.

Municipalité Régionale du Cap Breton
Service du bâtiment
IDENTIFICATION DU LOT
Pour obtenir l'approbation demandée, ce jalon doit être posé sur le site près du centre du lot, en bordure de la route.
Un exemplaire de piquets portant des autocollants d'identification.

Les réunions avec les fonctionnaires provinciaux de l'Environnement ont été moins fructueuses. Ils ont informé le comité que le Ministère n'accorderait aucune priorité aux requérants certifiés, car il avait pour principe que le premier arrivé était le premier servi. Comme le comité n'avait pas le pouvoir de modifier la politique ministérielle, le mieux qu'il a pu faire c'est

suggérer aux constructeurs et concepteurs d'engager les inspecteursenvironnementaux le plus tôt possible dans le processus de conception afin que leur travail puisse se faire pendant qu'on dresse les plans.

Enfin, le comité a mis au point la liste de contrôle accélérée à l'intention des examinateurs appelés à vérifier les plans reçus de requérants certifiés. Dans le système envisagé, les plans seraient approuvés s'ils étaient conformes aux 16 points de la liste de contrôle.[2] Si des erreurs étaient décelées, le plan subirait un examen plus approfondi. Les requérants certifiés qui récidiveraient seraient soumis au même examen minutieux que les requérants sans permis. Si les erreurs se poursuivaient, la certification serait révoquée.

De plus, le comité a résolu que les plans portant la mention «conformes au Code» seraient prioritaires. Leur raisonnement était que les plans des requérants certifiés nécessiteraient moins de temps d'examen et que les employés pourraient en traiter un plus grand nombre dans la journée — une hausse de productivité.

Le comité considérait que les frais réduits, le privilège de facturation et le traitement prioritaire étaient les petits bénéfices qui motiveraient les constructeurs et les autres personnes qui présentent des plans à se prévaloir de la certification.

1.3 Projet-pilote

La MRCB a commencé par un essai en 1996, puis a implanté tout le programme pour la saison de construction de 1997.

Durant cette première expérience, la Région a recruté des candidats de l'industrie locale de la construction par la poste et renoncé aux frais d'inscription de 350 $ pour les inciter à s'inscrire. Ce fut un succès. Au nombre des 25 personnes contactées par la poste, 14 se sont inscrites au cours. Une salle réservée dans un hôtel local a servi de salle de classe inaugurale et le cours a été donné par Rick Fraser, gestionnaire au Service du bâtiment de la MRCB. En plus d'être coordonnateur du projet dans son ensemble, monsieur Fraser est formateur agréé par la Province. Le cours de 30 heures et l'examen de 2 heures se sont étalés sur quatre jours de huit heures.

Des 14 participants qui ont subi l'examen, neuf ont réussi avec la note de passage de 70 % ou plus. Les autres ont eu la possibilité de reprendre l'examen; le seul à le faire a réussi. En fin de compte, le cours-pilote a produit 10 personnes certifiées.

Les dix ont reçu un certificat[3] de la Building Inspectors' Association of Nova Scotia le 13 août 1996 et un tampon qu'ils apposent sur leurs plans, de même que des jalons et marqueurs à planter en bordure des routes. Ils étaient aussi admissibles à un rabais de 30 $ sur les droits (composante pour l'examen des plans) de 250 $ normalement imputés pour les demande de permis de construction.

La prochaine étape de l'expérience consistait à faire le suivi des résultats. La Région voulait comparer le délai de traitement des demandes des requérants certifiés et celui des requérants non certifiés. On a demandé au personnel d'examiner les plans remis par les requérants

[2] Voir la liste de contrôle à l'annexe A.

[3] Certificat reproduit à l'annexe B.

certifiés au moyen de la liste de contrôle de 16 points.

Résultats — Au 31 décembre 1996, la Région avait reçu huit demandes de requérants certifiés, qui ont été vérifiées par les examinateurs de plans au Service du bâtiment et par les services du Zonage et du Génie.

Le délai moyen d'examen des plans a été de neuf jours, soit 35 % de moins que pour le traitement des demandes ordinaires. Cependant, ce chiffre est biaisé du fait qu'on a mis 45 jours à résoudre un problème causé par une série de plans requérant une dérogation mineure. Si cette dernière est retranchée des autres, la moyenne était encore réduite de neuf jours, soit encore 35 % de moins.

C'était une autre histoire au Service du génie. Le délai de traitement a été plus long en fait, passant de 14 à 14,5 jours. On a pointé le fusionnement du doigt pour ce résultat. Le Service régional était au milieu du fusionnement de huit services de travaux publics et avait déménagé à deux reprises en peu de temps. Tous étaient convaincus que ce service pourrait faire mieux une fois la situation rentrée dans l'ordre.

Conclusion — L'objectif de la Région était d'approuver les demandes de requérants certifiés en cinq ou six jours. Bien que l'essai ait enregistré des économies de temps réelles, le but n'a pas été atteint. Loin d'être découragé, monsieur Fraser estimait qu'on viserait dans le mille une fois le programme entièrement implanté en 1997.

« Le Service du génie avait besoin d'être bien installé et le projet-pilote a aidé les autres à mettre le système au point. Nous nous sommes aussi familiarisés avec les exigences du traitement des demandes remises par les requérants certifiés, » dit-il.

1.4 Implantation complète

Depuis l'implantation complète en avril 1997, la Région n'a pas organisé d'autres cours. Elle s'est plutôt attachée à peaufiner le système et les résultats sont supérieurs. Le délai de traitement moyen pour les demandes conformes au Code est tombé à six jours comparativement à une moyenne de 14 jours pour les autres demandes. Comme prévu, le Service du génie a radicalement amélioré son rendement et coupé de moitié le délai de traitement moyen.

Dans les zones rurales, où l'accès aux routes et les égouts relèvent de la province, le ministère des Transports a amélioré le temps de réponse grâce à l'utilisation de piquets routiers pour identifier les propriétés et à l'importance récemment accordée au service à la clientèle. Le ministère des Transports traite dorénavant les demandes en sept jours en moyenne, par opposition à 12 auparavant. Les inspecteurs environnementaux, confrontés au tumulte causé par leur passage du ministère de la Santé à celui de l'Agriculture, ont perdu du terrain; leur délai de traitement est passé de 13 à 15 jours.[4]

La notion initiale voulant que les requérants certifiés obtiennent leurs approbations directement des services de zonage, de génie et des

[4] Les organismes provinciaux ne font pas partie du programme de certification; leurs délais de traitement s'appliquent donc aussi bien aux requérants certifiés qu'aux requérants non certifiés.

organismes provinciaux ne s'est jamais concrétisée. Les constructeurs et concepteurs ont déclaré qu'il faudrait consacrer trop de temps à l'obtention de ces approbations et que leur clientèle n'était pas disposée à les défrayer. Ils n'y voyaient donc aucun intérêt. La plupart d'entre eux procèdent comme ils l'ont toujours fait, c'est-à-dire qu'ils qui laissent au Service régional du bâtiment la tâche de faire circuler leurs plans entre les diverses autorités compétentes. En fin de compte, parce que les requérants répugnent à obtenir eux-mêmes ces approbations, le Service du bâtiment ne s'attend pas à réaliser son rêve de traiter systématiquement les demandes certifiées en deux ou trois jours.

Malgré ce hic, la Région juge que le programme a été un succès. Les fonctionnaires régionaux sont en mesure de traiter les demandes certifiées plus rapidement que les autres, ont établi avec succès la facturation recommandée par le comité procédural et ont baissé les frais de demande pour les requérants certifiés.

En outre, la Région autorise les requérants certifiés à entreprendre les travaux sans approbation préalable pour les projets comportant des réparations non structurales de 15 000 $ ou moins. Les réparations de ce genre ne modifient en rien la charpente du bâtiment. Il s'agit par exemple du remplacement de fenêtres ou d'une couverture.

Les requérants certifiés remplissent une demande de permis spéciale du bureau régional du Service du bâtiment pour ces travaux, par téléphone ou télécopieur. Leurs frais leur sont facturés chaque mois. Le formulaire destiné aux requérants certifiés n'a qu'une page s'il s'agit de réparations non structurales.[5] Par contraste, le formulaire informatisé destiné aux requérants non certifiés remplit six écrans d'ordinateur.

[5] Reproduit à l'annexe C.

2.0 Genèse

La Municipalité régionale du Cap-Breton a été fondée en 1995 où huit municipalités ont été fusionnées par la Province. Là où il y avait huit différents services municipaux du bâtiment, chacun ayant ses propres procédures et délais de traitement, il n'en existait plus qu'un.

2.1 L'enjeu

La procédure d'approbation des permis de construction protège la population parce qu'elle assure le respect des normes prescrites concernant la qualité des matériaux et les techniques de construction. L'examen des plans résidentiels est au cœur de cette procédure. Les inspecteurs qui ont la formation nécessaire ont la possibilité de passer les plans en revue et de repérer les infractions au Code avant le début des travaux. Chaque détail du plan doit être vérifié pour assurer la conformité avec le Code et le réglement sur l'utilisation des terrains.

Avant le fusionnement, les constructeurs se plaignaient des longs délais d'approbation qui leur créaient parfois des ennuis financiers et les mettaient à dos avec les autorités. Le fusionnement a exigé qu'une seule autorité délivre les permis de construction. C'était aussi l'occasion de s'attaquer à ces problèmes chroniques.

L'objectif premier était de former les constructeurs et concepteurs afin qu'ils remettent des plans toujours conformes aux exigences du Code du bâtiment. Comme la vérification technique des plans pour assurer la conformité constitue la part la plus importante de la procédure d'approbation, les représentants régionaux comptaient réaliser les plus grandes économies de temps à ce niveau.

La conformité avec les règlements d'utilisation des terrains et de zonage étaient aussi une préoccupation pour eux. Les plans qui n'étaient pas appropriés au regard des marges de retrait et limites de terrain, de l'emplacement des entrées de garage et des distances des cours d'eau pouvaient paralyser le processus temporairement, ce qui neutralise tout gain obtenu par une conformité améliorée avec le Code du bâtiment. C'est pourquoi le cours portait aussi sur la réglementation de zonage et d'utilisation des terrains.

Quelques faits sur la MRCB

Fusionnement :
- Sydney
- Glace Bay
- North Sydney
- Sydney Mines
- New Waterford
- Dominion
- Louisbourg
- Comté du Cap-Breton

Superficie : 2 384 Km^2
Population : 130 000
Construction : Surtout résidentielle

3.0 Appui communautaire et intervenants clés

Comme il est dit plus haut, l'établissement d'un cours de formation et l'intégration de la certification dans l'appareil administratif municipal ont été confiés à deux comités qui ont travaillé en parallèle. Les membres des comités ont été nommés à partir d'une liste de personnes qui avaient répondu à un document général posté à 150 personnes et entreprises du secteur de la construction au Cap-Breton. La lettre décrivait les intentions de la Région et demandait aux destinataires s'ils voulaient contribuer à créer un nouveau système rationalisé.

L'élaboration du contenu du programme de formation a été confiée au comité technique composé de représentants des groupes suivants :

- Building Inspectors' Association of Nova Scotia;
- Canadian Home Builders' Association of Nova Scotia;
- constructeurs indépendants de la région;
- concepteurs résidentiels locaux;
- Municipalité régionale du Cap-Breton.

Un comité procédural avait pour tâche d'apporter les modifications administratives à la procédure d'approbation des permis pour qu'il soit possible d'accélérer les demandes conformes au Code. Il était composé de représentants des organismes suivants :

- Service du bâtiment, Municipalité régionale du Cap-Breton;
- Service des finances, Municipalité régionale du Cap-Breton;
- trois membres du comité technique.

Rick Fraser, gestionnaire au Service du bâtiment de la MRCB :

« Ce que je perçois comme l'aspect le plus important de ce projet, c'est l'esprit d'équipe au regard de la réglementation. Bien souvent par le passé les constructeurs et les inspecteurs étaient dans des camps opposés et fréquemment en dispute. Dans ce projet, les deux parties ont collaboré et trouvé les moyens de satisfaire aux besoins de tous les intéressés. »

4.0 Initiatives relatives à la réforme de la réglementation et incidence sur le coût, le choix et la qualité du logement

4.1 Coût

Il est difficile de déterminer quelle incidence, le cas échéant, les réformes de la MRCB ont eu sur les coûts du logement. Il y a beaucoup trop d'autres variables qui entrent en jeu. Toutefois, les réformes ont réduit les coûts des constructeurs directement et indirectement. Comme les facteurs de production sont moins coûteux, les constructeurs ont la possibilité d'en faire bénéficier le consommateur, ce qui accroît l'abordabilité du logement.

- **Réduction directe des coûts :** Les requérants certifiés ont droit à un rabais de 30 $ sur les frais de demande de permis.
- **Incidence sur les coûts indirects :** Les délais d'approbation réduits aident les constructeurs à amener leurs produits au marché plus rapidement, ce qui peut réduire leurs frais financiers. De plus, les requérants certifiés sont moins susceptibles de commettre des infractions en chantier, qui coûtent cher à rectifier.

Des plans conformes permettent aussi de faire des estimations plus exactes des matériaux nécessaires et des coûts, ce qui aide les constructeurs à respecter leur budget.

4.2 Qualité

Monsieur Fraser cite des anecdotes à l'appui de sa conclusion que les réformes ont eu une influence positive sur la qualité de la construction domiciliaire dans la région.

« Nos inspecteurs nous ont signalé que les constructeurs certifiés font du meilleur travail. La conformité s'est améliorée et les inspecteurs ont remis moins d'avis de correctifs, » précise-t-il.

4.3 Avantages des réformes

L'expérience de la MRCB a apporté des avantages qui pourraient amener d'autres municipalités à entreprendre des réformes similaires.

1. Le personnel est libéré pour remplir d'autres fonctions. Les plans de construction résidentielle approuvés par anticipation exigent moins de temps de la part des employés qui s'occupent des demandes de permis. Parce que les requérants certifiés peuvent être facturés, les employés passent moins de temps à la caisse.

2. Le milieu de travail s'est amélioré. Étant donné que l'approbation par anticipation est le fruit d'une collaboration entre l'industrie et les fonctionnaires, la confiance et le respect mutuel se sont installés

Pour les constructeurs, la certification présente des avantages sur le plan de la mise en marché. Elle dénote le professionnalisme et indique au consommateur que ces constructeurs s'engagent à leur fournir un produit de qualité.

4.4 Transfert de connaissances

Le programme d'approbation des plans de construction résidentielle par anticipation du Cap-Breton peut facilement être adapté par toute autre municipalité du Canada.

« Nous travaillons tous essentiellement de la même manière, dit M. Fraser. Nous recevons les plans, les examinons et les approuvons ou les renvoyons pour rectification. Les avantages apportés par notre programme peuvent donc se repéter ailleurs. »

ANNEXE A

Liste de contrôle — Conformité avec le Code du bâtiment et l'utilisation des terrains pour les plans de construction résidentielle approuvés par anticipation

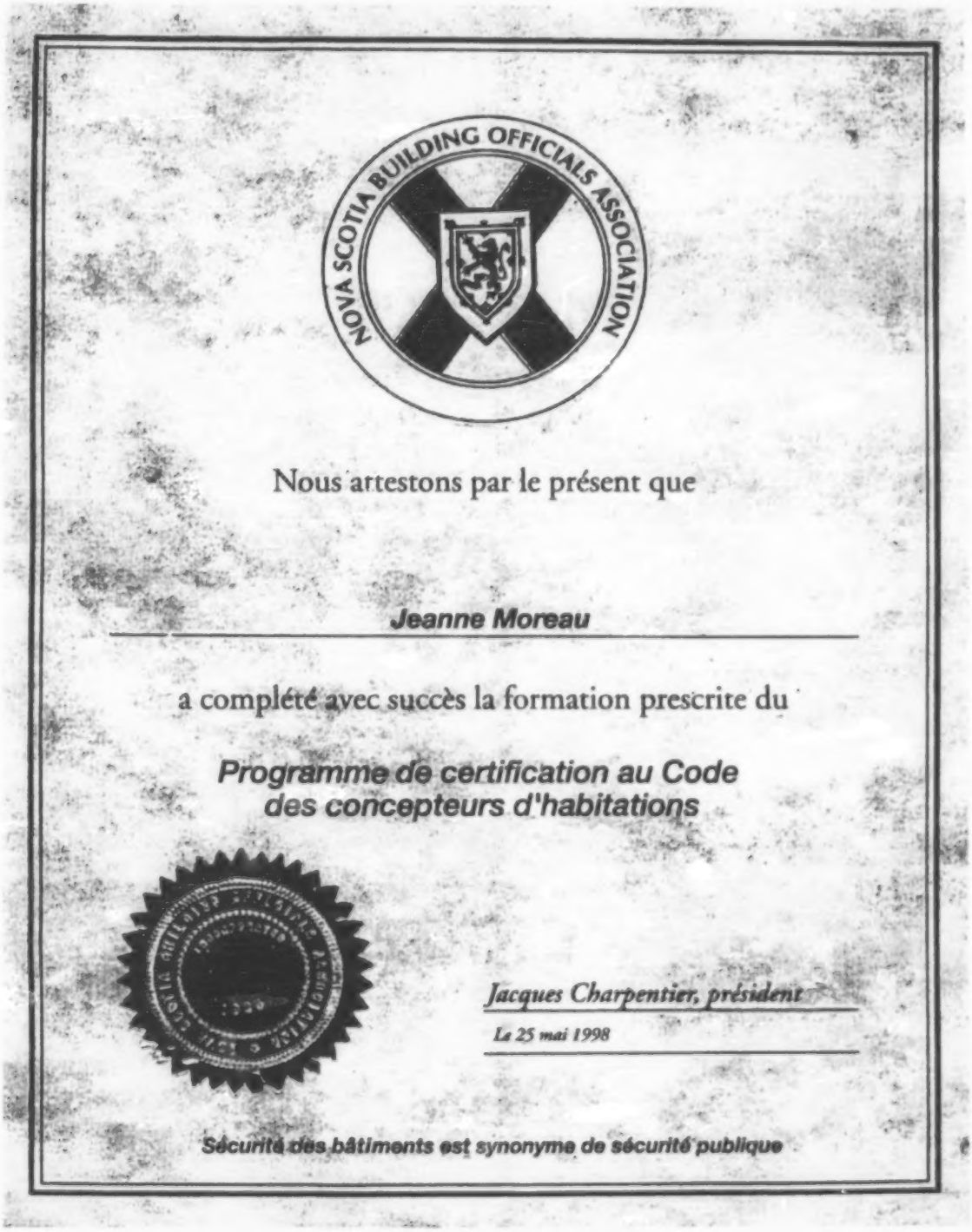
Nota : Cette liste de contrôle de 16 points est utilisée par les examinateurs pour vérifier les plans remis par les constructeurs et concepteurs certifiés.

	ACCEPTÉ	
	Oui	Non
1. Les fenêtres de chambres à coucher doivent comporter une ouverture sans obstruction de non moins de 15 po de hauteur et de largeur et d'une superficie de 3,8 pi2 (9.7.1.3).	☐	☐
2. Le dégagement requis pour les escaliers à l'intérieur des logements ne doit pas être inférieur à 6 pi 4 po, et de 6 pi 7 po pour tous les autres escaliers (9.8.3.4). Des mains courantes sont exigées pour les escaliers intérieurs comptant plus de deux (2) contremarches, ou les escaliers extérieurs comptant plus de trois (3) contremarches. Les mains courantes sur les escaliers et rampes ne doivent être de moins de 32 po et de plus de 36 po (9.8.7.1).	☐	☐
3. La ventilation mécanique obligatoire dans tout logement doit être capable d'assurer un 1/3 de renouvellement d'air par heure (9.32.3.1).	☐	☐
4. Des détecteurs de fumée électriques sont requis dans tout logement, près des chambres à coucher. Si plus d'un détecteur est exigé, ils doivent être interconnectés (9.10.18) (1), (2) et (4).	☐	☐
5. a) La ventilation requise pour tout espace sous comble ou attique sera de un pied carré de surface aérée sans obstruction à tous les 300 pieds carrés de surface de plafond (9.19.1.1).	☐	☐
b) Un toit à pente douce ou un toit construit de solives nécessite une ventilation minimum d'un pied carré d'aération sans obstruction pour tous les 500 pieds carrés de surface de plafond (9.19.1.2).	☐	☐
6. Tout espace sous comble doit comporter une trappe d'accès aux dimensions minimums de 22 x 28 po (9.19.2.1).	☐	☐
7. Les solives de plancher supportant la charge du toit ne doivent pas faire saillie de plus de 16 po hors de l'aplomb des solives de 2 x 8 po, ou de plus de 24 po des solives de 2 x 10 po (9.23.9.9).	☐	☐
8. Les semelles à gradins doivent être conformes à 9.15.3.8, montée maximum de 24 po, course minimum de 24 po.	☐	☐
9. Dimensions, espacement et portée des solives de plancher.	☐	☐
10. Poutre, murs porteurs, linteaux.	☐	☐

	ACCEPTÉ	
	Oui	Non
11. Zonage confirmé comme_____	☐	☐
12. Superficie et façade du lot	☐	☐
13. Cour avant _____ Cour arrière _____ Cour latérale _____ Côtés _____	☐	☐
14. Triangle de lumière du jour.	☐	☐
15. Emplacement de l'entrée de garage.	☐	☐
16. Aire de plancher maximum _____	☐	☐

ANNEXE B

Reproduction du certificat remis aux constructeurs et concepteurs ayant réussi le cours de qualification au Code.


NOVA SCOTIA BUILDING OFFICIALS ASSOCIATION
Nous artestons par le présent que
Jeanne Moreau
a complété avec succès la formation prescrite du
Programme de certification au Code des concepteurs d'habitations
Jacques Charpentier, président
Le 25 mai 1998
Sécurité des bâtiments est synonyme de sécurité publique

ANNEXE C

Reproduction du formulaire d'une page que remplissent les requérants certifiés pour des réparations non structurales

MRCB *Service des incendies et du bâtiment*

Municipalité régionale du Cap-Breton

Tél. : 563-5090 320 L'Esplanade, Sydney (N.-É.) B1P 7B9 Téléc. : 539-9419

Permis de construction non structurale

Frais de permis 20 $

À l'usage du bureau

RENSEIGNEMENTS SUR LE PROPRIÉTAIRE :
Nom du propriétaire :
Adresse postale : Numéro de voirie :
Code postal : Téléphone :

RENSEIGNEMENTS SUR L'ENTREPRENEUR/ REQUÉRANT : (s'il a a lieu)
Nom :
Adresse postale : Numéro de voirie :
Code postal : Téléphone :

Description des travaux :

Adresse municipale au travail :

Ville : N° d'identification

Circonscription électorale : Valeur estimative des travaux : Représentant CSC :

Code de type de bâtiment :

- ☐ AG - Agricole
- ☐ AP - Appartement
- ☐ CC - Centre communautaire
- ☐ CH - Église
- ☐ CO - Commercial
- ☐ DU - Duplex
- ☐ FE - Clôture
- ☐ GA - Garage
- ☐ IN - Institution
- ☐ MH - Maison mobile
- ☐ SD - Maison jumelée
- ☐ SF - Maison individuelle
- ☐ WH - Entrepôt

Votre inspecteur de bâtiment est :

	Numéro du bureau	Numéro du cellulaire
☐ Roy Annesty	563-5171	563-5836
☐ Alex Arsenault	563-5173	563-5845
☐ Brendon McQuaid	563-5179	563-5851
☐ Donnie Richardson	563-5154	565-0996
☐ Mike MacDonald	563-5159	563-5847
☐ Blaise Poirier	563-5174	563-5852

Frais payés
Reçu n° :

Soyez avisés que ce permis a été délivré pour des réparations non structurales uniquement. Tous travaux supplémentaires nécessiteront d'autres permis. Aux fins du présent permis, les travaux non structuraux ne doivent pas excéder 15 000 $. Ce permis est conditionnel et peut être annulé si toute information fournie se révèle fausse.

Nota : Je déclare par la présente que les renseignements susmentionnés fournis par le soussigné sont vrais et exacts.

Signature du requérant Date Approuvé

Blanche : bureau Jaune : CSC Rose : Requérant (afficher au site)